**Deutscher Bundestag**
**11. Wahlperiode**

**Drucksache 11/4548**

16. 05. 89

Sachgebiet 912

# Antwort

## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Daniels (Regensburg) und der Fraktion DIE GRÜNEN**
**— Drucksache 11/4190 —**

## Geplanter Ausbau der A 6 von Amberg nach Waidhaus

*Der Bundesminister für Verkehr – A 20/20.50.52-02 – hat mit Schreiben vom 11. Mai 1989 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. a) Wie hoch ist die Verkehrsbelastung der bestehenden Bundesstraße 14 (B 14) auf den Streckenabschnitten Amberg–Wernberg und Wernberg–Waidhaus?

   b) Wie groß ist der LKW-Anteil auf diesen Strecken?

| Ort | Zählstellen-nummer | durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 1985 | Personen-verkehr (PV) | in % | Güter-verkehr (GV) | in % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| östlich Waidhaus | 6341/9100 | 1 841 | 1 428 | 77,6 | 413 | 22,4 |
| westlich Waidhaus | 6340/9102 | 3 390 | 2 751 | 81,2 | 639 | 18,8 |
| östlich Vohenstrauß | 6340/9101 | 2 963 | 2 383 | 80,4 | 580 | 19,6 |
| westlich Vohenstrauß | 6340/9100 | 2 966 | 2 376 | 80,1 | 590 | 19,9 |
| östlich Wernberg | 6439/9101 | 2 747 | 2 305 | 83,9 | 442 | 16,1 |
| östlich Hirschau | 6437/9102 | 5 301 | 4 518 | 85,2 | 783 | 14,8 |
| westlich Gebenbach | 6437/9101 | 3 532 | 3 024 | 85,6 | 508 | 14,4 |

   c) Auf welche Erhebungen aus welchen Jahren beruft sich die Bundesregierung bei diesen Zahlenangaben?

Die Verkehrsmengen geben den durchschnittlichen täglichen Verkehr im Jahresmittel des Jahres 1985 an. Neuere Erhebungen für diesen Bereich der B 14 liegen nicht vor.

2. Entspricht dieses Verkehrsaufkommen einem für eine Bundesstraße mittleren, hohen oder sehr hohen Verkehrsaufkommen?

3. Wie beurteilt die Bundesregierung demnach den bestehenden sowie den zu erwartenden Bedarf für einen Ausbau der A 6 nach den bisher bekanntgewordenen Planungen?

Die Bundesautobahn A 6 ist Bestandteil sowohl des überregionalen Autobahn-Grundnetzes als auch des Europastraßennetzes (E 50). Sie stellt die europäische Fernverbindung Paris–Nürnberg–Waidhaus–Prag her, eine Verbindung, die angesichts der positiven nachbarschaftlichen Entwicklung zwischen der CSSR und der Bundesrepublik Deutschland mehr und mehr Bedeutung erhält. Die CSSR hat ihr Interesse an der Autobahnverbindung Nürnberg–Waidhaus–Pilsen erst jüngst erneut zum Ausdruck gebracht. Die Lage des neuen Grenzübergangs im Zuge der geplanten Autobahn ist mit der CSSR seit 1969 festgelegt.

Die Bundesautobahn A 6 Nürnberg–Waidhaus bildet außerdem die zentrale West-Ost-Verbindung im nordbayerischen Raum und trägt erheblich zur Strukturverbesserung vor allem für den nordostbayerischen Grenzraum bei.

Der nord-ostbayerische Grenzraum hat keine leistungsfähige Verbindung zum westeuropäischen Fernstraßennetz. Vor allem die Erschließung der Industriegebiete um Weiden ist in Richtung Westen auf Staats- bzw. Bundesstraßen angewiesen, die zwar teilweise ausgebaut sind, aber dennoch hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit keine Alternative zum Bau der A 6 darstellen können.

4. Wie lauten die wesentlichen Aussagen der Kosten-Nutzen-Analyse für die A 6 von Hermann Lobinger (staatlicher Rechnungsprüfer)?

5. Wurde diese Analyse bei der Planung zum weiteren Autobahnausbau herangezogen, und wenn nein, warum nicht?

Die in den Fragen erwähnte „Analyse" kommt zu einer negativen Bewertung des Projekts. Sie wurde – zusammen mit der Fortschreibung – eingehend geprüft. Die Überprüfung zeigte, daß die Verfasser durch Vernachlässigung wichtiger Gesichtspunkte sowie durch unzutreffende Annahmen zu gesamtwirtschaftlich nicht vertretbaren Ergebnissen gekommen sind:

— Es wird der politische Wille des Gesetzgebers ignoriert.
— Es werden landesplanerische Ziele vernachlässigt.
— Das Straßenangebot wird undifferenziert bewertet.
— Es werden teilweise unzutreffende Annahmen getroffen. (Die angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeiten im vorhandenen Netz liegen zu hoch, dadurch ergeben sich keine oder nur geringe Zeitvorteile bei der Autobahnbenutzung).
— Es werden zu niedrige Nutzen ermittelt und angesetzt. (Die gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung bei der letzten Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen – deren methodische Ansätze den tatsächlichen Gege-

benheiten wesentlich näher kommen als die Betrachtungsweise der „Analyse" – ermittelte ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von 1,8).

Der Schlußfolgerung mit Aufgabe der A 6 ab Amberg kann nicht gefolgt werden.

6. Welche Stellung bezieht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, bestehende und eventuell zu erwartende höhere Verkehrsströme dadurch zu bewältigen, daß die bestehende B 14 besser ausgebaut wird (Ausstattung mit einer LKW-Kriechspur, Nordumgehung für Waidhaus, Untertunnelung des Burgberges in Wernberg) und der Güterverkehr dieser Strecke weitgehend auf die Schiene verlagert wird?

Im Abschnitt Amberg-Pfreimd können die Aufgaben der A 6 auch von einer, wie vorgeschlagen, ausgebauten B 14 wegen ihrer anderen Lage im Straßennetz und anderen Aufgabenstellungen nicht übernommen werden. Im Abschnitt Pfreimd-Waidhaus ist der Neubau der A 6 mit Autobahnquerschnitt unter weitgehender Einbeziehung der bestehenden B 14 vorgesehen (Bautyp überwiegend 2 bis 4). Eine Verbesserung der B 14 durch Anbau zusätzlicher Fahrspuren, Bau von Ortsumgehungen und sonstigen, örtlich begrenzten Verbesserungen kann insbesondere auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht die positiven Effekte einer Autobahn erbringen.

Bezüglich der Verlagerung des Güterverkehrs dieser Strecke auf die Schiene wird auf die Antwort zu Frage 10b verwiesen.

7. a) Wie groß ist der Landverbrauch für die in Planung befindliche Autobahnstrecke Amberg–Waidhaus?
   b) Wie viele Hektar davon sind landwirtschaftliche Nutzfläche?
   c) Wie viele Hektar davon entfallen auf wertvolle Biotope?

Wegen des Standes der Planungen sind noch keine genauen Angaben für die Strecke Amberg-Waidhaus möglich.

8. In welchem Ausmaß werden durch die geplante A 6 nach Kenntnis der Bundesregierung ausgewiesene Landschaftsschutzgebiete wie das Naabtal zwischen Wernberg und Pfreimd, der Hochwasserspeicher Schmidgaden und das Magdalenental beeinträchtigt?

Im Teilstück Amberg-Pfreimd werden die Landschaftsschutzgebiete Magdalenental, Hochwasserspeicher Schmidgaden und Naabtal auf einer Gesamtdurchschneidungslänge von 4,4 km berührt. Bei der Weiterführung nach Waidhaus werden bei einer an der B 14 orientierten Trassenführung Landschaftsschutzgebiete auf voraussichtlich ca. 4,0 km Länge betroffen.

9. a) Wie bewertet die Bundesregierung unter Kosten- und Landschaftsschutzaspekten eine mögliche Alternativtrasse für den Streckenabschnitt Amberg–Pfreimd mit einem Ausbau der B 85 nach Schwandorf und einer Überführung auf die bestehende A 93?

   b) Welches Gewicht mißt die Bundesregierung der Forderung des oberpfälzischen Regierungspräsidenten bei, der eine ernsthafte Prüfung dieser Alternativtrasse befürwortet?

a) Die Untersuchung der vorhandenen Netzstruktur ergibt, daß vor allem für die Beziehung Amberg–Weiden und Nürnberg–Amberg–Pilsen eine Verbesserung notwendig ist; derzeit muß dieser Verkehr über nicht durchgehend ausgebaute Strecken und zum Teil auch noch durch Ortsdurchfahrten abgewickelt werden. Die Trasse der B 85 ist schon wegen des Umweges zur Hauptrichtung Nürnberg–Waidhaus–Prag nicht als Alternative geeignet.

   Im übrigen würde der Umbau der B 85 zu einer Autobahn ebenfalls Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich bringen.

b) Da sich seit Durchführung des Raumordnungsverfahrens im Abschnitt Amberg–Pfreimd Gewichtungen verschoben haben bzw. andere Gesichtspunkte dazugekommen sind, ist die Prüfung von Alternativen veranlaßt. Die bayerische Straßenbauverwaltung untersucht denkbare Alternativtrassen im Bereich zwischen Nabburg und Schwarzenfeld. Diese „denkbaren Alternativtrassen" werden in die Abwägung der Planfeststellungsverfahren einbezogen.

   Im übrigen hat der Regierungspräsident der Oberpfalz die Überprüfung von Varianten insgesamt (nicht nur einer einzigen) begrüßt; eine „Alternativtrasse" durch Ausbau der B 85 wurde von ihm nicht angesprochen.

10. a) Welche Zielbestimmungen besitzen die Verkehrsströme in dieser Region, und welche sind die genauen Ziel- und Quellgebiete für den Lkw-Verkehr?

Über einzelne Quelle-Ziel-Verbindungen liegen der Bundesregierung keine aktuellen Erkenntnisse vor.

   b) Ist die Bundesregierung bereit, nach dem Vorbild Österreichs an der Grenze zur Tschechoslowakei den Lkw-Verkehr auf „Rollende Landstraße", also die Bahn, zu verlagern?

Das LKW-Aufkommen im grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der CSSR über die Grenzübergänge Furth i.W.-Schafberg und Waidhaus reicht zur Zeit nicht aus, eine „Rollende Landstraße" ab Furth i.W. mit einer wirtschaftlichen Auslastung einzurichten.

Der Neubau einer Umschlaganlage für eine „Rollende Landstraße" in Furth i.W. ist grundsätzlich möglich, wenn ein höheres LKW-Aufkommen den wirtschaftlichen Betrieb einer solchen Anlage gewährleistet.

Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehrs in dieser Region wird von der Bundesregierung sorgfältig beobachtet, damit rechtzeitig Initiativen ergriffen werden können, um LKW-Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

c) Gibt es konkrete Überlegungen, eine „Rollende Landstraße" Furth im Wald Richtung Frankfurt am Main/Stuttgart einzurichten?

Nein; auf die Antwort zu Frage 10b wird verwiesen.

11. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung
   a) für die Einrichtung durchgehender Züge und Triebwagen auf einer Strecke Floß–Welden–Nürnberg bzw. Eslarn–Waidhaus–Nürnberg,
   b) für die Einrichtung einer neuen Fernverbindung Frankfurt am Main–Prag auf der Strecke Würzburg–Bamberg–Neuenmarkt/Wirsberg–Bayreuth–Marktredwitz sowie einer „Rollenden Landstraße" auf dieser Strecke,
   c) durchgehende Interregio-Züge Frankfurt am Main–Nürnberg–Furth–Prag und München–Prag mit Koppelung in Schwandorf einzurichten, um die mangelhaften Verbindungen zwischen den Räumen München/Frankfurt am Main und Prag zu verbessern?

a) Das vorhandene Reisendenpotential rechtfertigt nicht ein derartiges Angebot. Aufgrund der geringen Nachfrage ist bereits der Schienenpersonennahverkehr im Streckenabschnitt Floß-Eslarn zum 31. Mai 1975 auf Busbedienung umgestellt und, in Übereinstimmung mit der ÖPNV-Vereinbarung der DB mit dem Freistaat Bayern, für den Abschnitt Neustadt-Floß das Verfahren für eine Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung am 7. September 1988 eingeleitet worden.

b) Auf der Relation Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Marktredwitz besteht bereits eine verkehrsgünstige Tagesverbindung von und nach Prag. Für weitere zusätzliche Angebote, z. B. über Bamberg–Neuenmarkt–Wirsberg–Bayreuth besteht derzeit keine ausreichende Nachfrage.

   Für die Einrichtung einer „Rollenden Landstraße" ab Schirnding gelten die gleichen Voraussetzungen, wie in der Antwort zu Frage 10b dargestellt.

c) Die derzeitigen Verbindungen zwischen Frankfurt und Prag bzw. München und Prag sind durchaus zeit- und bedarfsgerecht. Auf die Antwort zu Frage 11b wird Bezug genommen.

   Im übrigen zielen derzeitige Planungen der Deutschen Bundesbahn darauf ab, durch ein allgemein attraktiveres Angebot auf den Strecken Nürnberg–Bayreuth/Marktredwitz–Hof, Nürnberg–Hersbruck r.d.P.-Schwandorf–Furth i.W. und Hof–Marktredwitz/Schirnding–Regensburg die Anbindung des nordostbayerischen Raumes an den hochwertigen Schienenpersonen- und Schienengüterfernverkehr zu verbessern.

12. Ist die Bundesregierung bereit, die Wiederinbetriebnahme des Schienenverkehrs von Floß nach Waidhaus und den Weiterbau einer Strecke in die CSSR zu fordern?

Die Öffnung zusätzlicher Grenzübergänge, wie auch die Erweiterung bestehender Übergänge um bisher nicht zugelassene Verkehre, wäre dort, wo entsprechender Bedarf besteht, im Interesse insbesondere des regionalen Verkehrs wünschenswert. Die Entscheidung darüber liegt allerdings nicht allein bei der Bundesregierung.

13. Welche Position bezieht die Bundesregierung zur Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie Nürnberg–Furth und einer durchgehenden Elektrifizierung insbesondere für den Fall der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene?

Die Strecke Nürnberg–Furth i.W. ist zwischen Nürnberg und Hersbruck (rechts Pegnitz) sowie zwischen Pommelsbrunn und Amberg zweigleisig ausgebaut. Das derzeitige und das prognostizierbare Verkehrsaufkommen im Reise- und Güterverkehr machen leistungssteigernde Maßnahmen, wie z. B. den weiteren Ausbau der Strecke und eine Elektrifizierung, nicht erforderlich.

14. Wäre die Bundesregierung bereit, die CSSR bei einem entsprechenden weiteren Ausbau der Strecke und einer eventuellen Elektrifizierung zu unterstützen?

Die derzeitigen Planungen sehen dies nicht vor.

15. Hat die Bundesregierung Konzepte entwickelt, wie der zunehmende Lkw-Verkehr in Richtung CSSR auf die Schiene zu verlagern ist?

Mit Unterstützung der Bundesregierung verfolgt die Deutsche Bundesbahn in enger Zusammenarbeit mit der tschechoslowakischen Staatsbahn (CSD) das Ziel, leistungsfähige grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen zu schaffen, um im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr bestehen zu können. In regelmäßigen Abstimmungsgesprächen passen DB und CSD daher das Güterzugangebot den Markterfordernissen an.

Die „Rollende Landstraße" ist zwar geeignet, LKW-Verkehr in Richtung CSSR auf die Schiene zu verlagern. Voraussetzung für eine Verlagerung ist jedoch ein ausreichendes Transportvolumen.

16. Wie hoch ist die derzeitige Auslastung der Grenzübergänge/Schienenverkehr Furth i. W. und Schirnding (Auslastungsgrad, Tonnen/Jahr)?

Die Auslastung der Grenzübergänge Furth i.W. und Schirnding betrug im Jahr 1988 (Ein- und Ausfuhr zusammen):

| | |
|---|---|
| Furth i.W. | 2 843 527 t |
| Schirnding | 2 566 720 t. |

17. Wie viele Tonnen werden aufgeschlüsselt nach allen bayerischen Grenzübergängen pro Jahr ein- und ausgeführt?

| GRA | Bez. | Einfuhr t | Durch-Einf t | Reex-Einf t | Reex-Df-Ei t | Summe Einf t | Ausfuhr t | Durch-Ausf t | Reex-Ausf t | Reex-Df-Au t | SummeAusf t | Summe GRA t |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 36 | Ludwigstadt | 629 980 | 65 725 | 0 | 0 | 695 705 | 46 495 | 4 161 | 0 | 0 | 50 656 | 746 361 |
| 37 | Hof | 663 425 | 338 939 | 4 005 | 0 | 1 006 369 | 110 661 | 86 475 | 0 | 0 | 197 136 | 1 203 505 |
| 42 | Furth i. Wald | 2 199 541 | 44 361 | 15 830 | 1 723 | 2 261 455 | 448 312 | 132 226 | 1 534 | 0 | 582 072 | 2 843 527 |
| 44 | Schirnding | 2 010 143 | 223 464 | 25 062 | 649 | 2 259 318 | 227 606 | 79 082 | 714 | 0 | 307 402 | 2 566 720 |
| 45 | Selb-Plößberg | 131 651 | 5 171 | 1 104 | 0 | 137 926 | 3 594 | 346 | 0 | 0 | 3 940 | 141 866 |
| 60 | Passau | 1 689 753 | 451 385 | 199 203 | 2 362 | 2 342 703 | 1 983 601 | 390 478 | 41 984 | 2 792 | 2 418 855 | 4 761 558 |
| 61 | Simbach(Inn) | 423 868 | 11 445 | 50 796 | 0 | 486 109 | 410 736 | 23 377 | 1 680 | 0 | 435 993 | 922 102 |
| 62 | Salzburg | 1 380 556 | 348 287 | 93 675 | 2 608 | 1 825 126 | 1 452 039 | 428 462 | 228 199 | 1 286 | 2 109 986 | 3 935 112 |
| 63 | Kufstein | 921 956 | 243 045 | 29 979 | 373 | 1 195 353 | 2 125 399 | 375 426 | 152 678 | 843 | 2 654 346 | 3 849 699 |
| 64 | Mittenwald | 12 | 16 | 0 | 0 | 28 | 11 283 | 225 | 46 | 0 | 11 554 | 11 582 |
| 65 | Griesen | 169 | 7 | 0 | 0 | 176 | 213 | 0 | 305 | 0 | 518 | 694 |
| 66 | Pfronten-St. | 138 | 81 | 0 | 0 | 219 | 5 830 | 0 | 0 | 0 | 5 830 | 6 049 |
| 67 | Lindau-Reutin | 76 088 | 11 830 | 8 484 | 725 | 97 127 | 199 385 | 29 008 | 11 532 | 50 | 239 975 | 337 102 |
| | Summe | 10 127 280 | 1 743 756 | 428 138 | 8 440 | 12 307 614 | 7 025 354 | 1 549 266 | 438 672 | 4 971 | 9 018 263 | 21 325 877 |

18. Welche Prognosen gibt es für eine Steigerung des Lkw-Güterverkehrs aufgeschlüsselt nach den bayerischen Grenzübergängen?

Prognosen über den LKW-Güterverkehr aufgeschlüsselt nach den bayerischen Grenzübergängen liegen der Bundesregierung nicht vor.

19. Wie erklärt die Bundesregierung die Vorrangstellung des Grenzübergangs Waidhaus bei der Vergabe von Kurzvisa?

Die Beweggründe der tschechoslowakischen Regierung, den Grenzübergang Waidhaus als Modell für die Erteilung von Sichtvermerken der CSSR an der deutsch-tschechoslowakischen Grenze auszuwählen, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

20. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, den Grenzübergang Waidhaus zu entlasten, indem an allen bayerischen Grenzübergängen nach dem Beispiel von Waidhaus Kurzvisa ausgegeben werden und die Übergänge Waldsassen–Eger, Bernau, Mähring und Eslarn wieder reaktiviert werden?

Die CSSR hat mitgeteilt, daß es sich bei der Erteilung von Sichtvermerken am Grenzübergang Waidhaus um eine versuchsweise Maßnahme handelt. Falls sie sich bewährt, wolle man weitere Grenzübergänge einbeziehen.

Die Bundesregierung tritt nachdrücklich dafür ein, die Grenze zur CSSR durch die Öffnung bzw. Wiedereröffnung zusätzlicher Grenzübergänge durchlässiger zu machen. Sie hat der CSSR Expertengespräche über den Ausbau des Übergangs Waidhaus/

Roßhaupt zu einem Autobahn-Übergang und die Wiedereröffnung des Übergangs Waldsassen/Heiligenkreuz vorgeschlagen und Terminvorschläge unterbreitet. Mit der CSSR besteht Einvernehmen über die Aufnahme von Expertengesprächen über Waidhaus am 23./24. Mai diesen Jahres in München.

21. Ist die Bundesregierung bereit, in Verhandlungen mit der CSSR auf eine schnellstmögliche Wiederöffnung des Grenzübergangs Bayerisch Eisenstein hinzuwirken und gegebenenfalls mit einer finanziellen Leistung zu unterstützen?

Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung der Eisenbahnstrecke Zwiesel–Bayerisch Eisenstein im Rahmen einer möglichen Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs zur CSSR bewußt.

Obwohl die bestehenden Kontakte zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der CSSR noch keinen Erfolg hatten, vertritt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch einen Abbau der Verkehrsinfrastruktur auf deutscher Seite die Bemühungen zur Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs unterlaufen würden.

Gemäß Beschluß der Bundesregierung vom 15. Oktober 1986 wurde daher der Deutschen Bundesbahn auferlegt, den Reisezugbetrieb vorerst weiterzuführen. Die Deutsche Bundesbahn erhält hierfür Ausgleichsleistungen nach EWG-Verordnung 1191/69.

22. Ist die Bundesregierung bereit, in Verhandlungen mit der CSSR darauf zu dringen, Kurzvisa an den Grenzübergängen Furth und Schirnding auch für den Bahnverkehr auszustellen?

Es ist beabsichtigt, bei künftigen Gesprächen mit der CSSR über Sichtvermerkserleichterungen auch die Möglichkeit eines Tätigwerdens tschechoslowakischer Grenzkontrollorgane in Zügen der Deutschen Bundesbahn zu besprechen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333